

УДК 338.45:629.331(497.11)"1936/1939"  
339.54(497.1)"1936/1939"

**МА Марко МИЉКОВИЋ**  
историчар, Београд

## **АУТОМОБИЛОМ НА ЈУГОИСТОК – АУТОМОБИЛИ КАО СРЕДСТВО НЕМАЧКОГ ПРОДОРА У КРАЉЕВИНУ ЈУГОСЛАВИЈУ**

---

**АПСТРАКТ:** *Најпопуларнији аутомобили у Краљевини Југославији у међуратном периоду били су амерички. Међутим, у периоду од 1936–1939. године они су у великој мери били потиснути са југословенског тржишта, а њихове позиције су преузеле немачке аутомобилске компаније. У чланку се првенствено анализирају мотиви и механизми који су довели до ове промене. Посматрано кроз питање увоза аутомобила, анализирани су и шире последице вођења такве економске политике на политичку самосталност Краљевине Југославије.*

---

**Кључне речи:** *аутомобилизам, југословенско-немачки односи, клиринг, уредба о контроли увоза, Хјалмар Шахт*

### ***Аутомобили у Краљевини Југославији<sup>1</sup>***

Краљевина СХС/Југославија није имала сопствену аутомобилску индустрију која би била у стању да произведе јефтино путничко возило доступно ширим слојевима друштва. Директна последица оваквог стања је то да је Краљевина СХС/Југославија у потпуности била упућена на увоз из иностранства, независно од типа и намене возила. У том контексту, могло би се очекивати да је структура возног парка у земљи била у складу

---

<sup>1</sup> У овом раду термини „аутомобил“ и „аутомобилизам“ односе се искључиво на путничке аутомобиле, односно њихову употребу у приватне сврхе. Термин „моторизација“ има шире значење и може се дефинисати као дугорочни процес који води до широко распрострањеног поседовања аутомобила, камиона и других врста моторних возила, како у личне тако и у комерцијалне и војне сврхе. Више у D. W. Jones, *Mass Motorization and Mass Transit*, Indiana University Press 2008.

са општим стањем на светском аутомобилском тржишту, економским и политичким везама које је земља остваривала са иностранством, као и стањем и потребама југословенске привреде, државе и војске.

Захваљујући раном развоју масовне производње, америчка аутомобилска индустрија је у читавом међуратном периоду у потпуности доминирала светским тржиштем. Први светски рат, који је имао изузетно разоран ефекат на европску привреду и економију, био је заправо кључни фактор којим је америчка позиција светског лидера у производњи аутомобила била запечаћена.<sup>2</sup> Врхунац је постигнут 1927. године, када је производња моторних возила у САД достигла ниво од чак 85 одсто укупне светске производње.<sup>3</sup> Велика економска криза је свакако тешко погодила аутомобилску индустрију, међутим упркос томе САД су остале убедљиво највећи произвођач моторних возила са 75,6 одсто укупне светске производње у 1937. години. Од европских произвођача у то време, најзначајнија је била Енглеска са 7,7 одсто, Немачка са 5,2 одсто и Француска са 3,1 одсто укупне светске производње. Од 6.362.000 свих врста моторних возила произведених у читавом свету 1937. године, амерички путнички аутомобили су са 3.916.000 јединица чинили чак 61,5 одсто укупне производње светске аутомобилске индустрије.<sup>4</sup>

Најзначајнији спољнотрговински партнер Краљевине СХС/Југославије у првим годинама после Првог светског рата је била Аустрија.<sup>5</sup> Тако је 1923. године чак 28,9 одсто југословенског извоза одлазило у ову земљу, док је и увоз из Аустрије био на подједнако високом нивоу од 26,9 одсто. Трговинска размена са овом земљом је остала висока и у наредним годинама, практично све до 1938. године када је Аустрија престала да постоји као независна држава. Позицију најважнијег југословенског спољнотрговинског партнера је већ од 1924. године преузела Италија, која је у периоду 1924–1934. године представљала тржиште за готово  $\frac{1}{4}$  југословенског извоза, уз минималне варијације на годишњем нивоу, док је на пољу увоза из Италије тај проценат био мањи и кретао се у распону од 10–15 одсто. Међутим, трговинске санкције које је по одлуци Друштва народа Краљевина СХС/Југославија увела Италији због њеног напада на Абисинију 1935. го-

<sup>2</sup> D. W. Jones, *Mass Motorization and Mass Transit*, str. 11.

<sup>3</sup> Исто, стр. 12.

<sup>4</sup> *Statistical Year-Book of the League of Nations, 1938–1939*, Geneva 1939, 197. <http://digital.library.northwestern.edu/league/stat.html>, (15.09.2011.) У 1938. години је производња у САД знатно опала, али је и те године укупан број произведених возила у САД чинио 61,9 одсто укупне светске производње, док остале националне аутомобилске индустрије нису направиле значајно повећање у производњи у односу на 1937. годину. Година 1937. је зато узета као референтна за период друге половине 30-их јер много боље приказује степен доминације коју је на светском тржишту реално остваривала америчка аутомобилска индустрија у читавом наведеном периоду.

<sup>5</sup> Анализа која следи је изведена на основу података из *Statističkih godišnjaka Kraljevine Jugoslavije*, објављиваних у периоду 1929–1940. године и Б. Марјановић, *Осовина Београд–Берлин*, Београд 2007, стр. 40–43.

дине, тешко су пореметиле трговинску размену између две земље. Тек у последњим годинама пред избијање Другог светског рата почела је постепено да се опоравља. Ту ситуацију је најбоље искористила Немачка која је управо 1935. године и према статистичким подацима постала најзначајнији спољнотрговински партнер Краљевине СХС/Југославије, док је већ 1939. године чак 47,7 одсто југословенског увоза потицало из Немачке уз подједнако високих 31,9 одсто југословенског извоза који је пласиран у овој земљи.<sup>6</sup> Посебно је занимљиво да је ниво трговинске размене са најважнијим политичким савезницима у међуратном периоду, Француском и Енглеском, чак и из угла Краљевине СХС/Југославије био на занемарљивом нивоу.

*Табела 1. Статистика увоза аутомобила у Краљевину Југославију према земљама порекла, 1921–1939.*

	Аустрија		Италија		Немачка		САД		Француска		Укупно
	Бр.	одсто	Бр.	одсто	Бр.	одсто	Бр.	одсто	Бр.	одсто	
1921.	170	72	19	8	14	5,9	11	4,7	3	1,3	236
1922.	228	65,7	56	16,1	30	8,6	9	2,6	12	3,5	347
1923.	119	32,2	56	15,2	98	26,6	61	16,5	17	4,6	369
1924.	98	13,9	157	22,4	18	2,6	279	39,8	108	15,4	701
1925.	175	7,6	485	21	47	2	1.258	54,6	232	10,1	2.302
1926.	78	3,8	435	21	54	2,6	879	42,5	479	23,2	2.068
1927.	72	4,2	367	21,4	117	6,8	665	38,8	231	13,5	1.715
1928.	103	4,8	266	12,3	232	10,7	1.204	55,6	261	12,1	2.164
1929.	63	2,9	175	8,1	204	9,5	1.076	50,1	165	7,7	2.146
1930.	78	3,7	199	9,6	138	6,6	1.251	60,2	160	7,7	2.078
1931.	57	4,2	59	4,3	145	10,6	753	55,1	139	10,2	1.366
1932.	32	8,5	38	10,1	53	14,1	101	26,9	88	23,4	376
1933.	25	13,7	19	10,4	16	8,8	93	51,1	17	9,3	182
1934.	18	5,3	20	5,9	73	21,5	172	50,6	17	5	340
1935.	23	2,4	76	7,8	311	32,1	403	41,5	41	4,2	970
1936.	29	2,4	51	4,1	745	60,7	240	19,5	31	2,5	1.228
1937.	63	2,6	158	6,6	1.647	68,7	197	8,2	80	3,3	2.396
1938.	114	3,8	364	12	1.693	55,9	319	10,5	108	3,6	3.030
1939.	/	/	623	16,6	2.329	62	245	6,5	85	2,3	3.756

*Извор: Статистика спољне трговине Краљевине Југославије, годишња издања за период 1921–1939. године*

<sup>6</sup> Исто.

Према постојећим подацима, 1921. је чак 72 одсто од укупног броја увезених аутомобила у Краљевину СХС/Југославију потицало из Аустрије (Табела 1). Значајније позиције на тржишту новостворене државе имали су још Италија са 8 одсто, Немачка са 5,9 одсто и САД са 4,7 одсто. Међутим, до 1926. године увоз аутомобила из Аустрије је пао на свега 3,8 одсто укупног броја, што је уз мање варијације био ниво који се одржао све до 1938. године. Овакво стање је у потпуности одговарало реалним политичко-економским приликама у којима се налазила Краљевина СХС/Југославија. Стварање економске целине од новонастале политичке творевине био је дуготрајан и мукотрпан процес који је трајао годинама, а као добра илустрација упорног опстајања старих економских веза и пословних навика може послужити и чињеница да је у северозападним крајевима земље аустријска круна као средство плаћања важила дуже него у земљи порекла.<sup>7</sup>

Будући да је Италија била најзначајнији спољнотрговински партнер Краљевине СХС/Југославије у периоду од 1924–1935, нимало не изненађује податак да је и италијанска аутомобилска индустрија заузимала одговарајуће место на тржишту Краљевине СХС/Југославије, где је у периоду од 1924–1927. године практично сваки пети увезени аутомобил био италијански, уз тенденцију постепеног пада увоза из те земље (Табела 1). Велика економска криза је тај тренд додатно нагласила, да би због санкција које је Краљевина СХС/Југославија увела Италији 1935. године дефинитивно била прекинута свака економска сарадња између две земље. Постепено обнављање политичких и економских веза између две земље, посебно после потписивања „Београдских уговора“ у јануару 1937. године<sup>8</sup>, пратила је и све интензивнија робна размена. То се јасно може уочити и на тржишту аутомобила где су италијански аутомобили у 1939. години заузимали 16,6 одсто југословенског тржишта, чиме су у доброј мери повратили некадашњу популарност на југословенском тржишту.

Гледано кроз цео међуратни период, у Краљевини СХС/Југославији су ипак били најпопуларнији амерички аутомобили. Њихов увоз се у периоду од 1924–1935. године углавном кретао на нивоу од око 50 одсто укупног броја увезених аутомобила, са мањим скоковима и падовима у појединим годинама, достижући максимални ниво од 60,2 одсто у 1930. години (Табела 1).

<sup>7</sup> Мари-Жанин Чалић, *Социјална историја Србије 1815–1941*, Београд 2004, стр. 208. Валутна реформа у Краљевини СХС је извршена 1. фебруара 1920. године, када је аустроугарска круна дефинитивно повучена из оптицаја.

<sup>8</sup> Уговор о вечитом пријатељству између Италије и Југославије потписан је 25. марта 1937. и представљао је формално помирење двеју земаља, посебно пољуљано због санкција које је Југославија спроводила према Италији по одлуци Друштва народа због италијанског напада на Абисинију. М. Ristiović, *Nemački novi poredak i jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45*, Beograd 2005, str. 16; D. Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope II (1937–1941)*, Beograd 1982, str. 56.

Табела 2. Структура возног парка аутомобила у Краљевини Југославији према земљама порекла, 1929–1931.

	1929	1930	1931
Аустрија	5,5 одсто	5,6 одсто	5,6 одсто
Италија	18 одсто	18,2 одсто	16,1 одсто
Немачка	7,9 одсто	7,3 одсто	6,9 одсто
САД	55,1 одсто	53,6 одсто	56 одсто
Француска	10 одсто	10,8 одсто	10,7 одсто

Извор: *Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije, за године 1929, 1930. и 1931.*

Овако константно висок ниво увоза утицао је на укупну структуру возног парка у земљи, тако да су периоду од 1929–1931. године, једином за који постоје прецизни подаци, амерички аутомобили чинили око 55 одсто укупног броја аутомобила у земљи (Табела 2). Занимљиво је приметити и да су од свих америчких компанија најпродаванији били аутомобили марке „форд“, који су у наведеном периоду чинили око 20 одсто свих аутомобила у земљи, док је сличну популарност уживао и „шевролет“ (*Chevrolet*)<sup>9</sup>. Уколико узмемо у обзир да је убрзо уследио највећи удар светске економске кризе, због чега је укупни увоз аутомобила у земљу пао на свега 182 возила у 1933. години, а да је опоравак текао сасвим споро и да је тек 1937. године достигнут максимални ниво увоза аутомобила из 1925. године<sup>10</sup>, могло би се с пуним правом претпоставити да су амерички аутомобили све до краја 1930. били најзаступљенији у возном парку Краљевине СХС/Југославије. Међутим, у 1936. години је дошло до наглог преокрета у структури увоза аутомобила у земљу, после којег су позиције америчких компанија у потпуности преузели немачки произвођачи аутомобила.

Статистика увоза аутомобила из Немачке у периоду од 1921–1933. године показује сасвим ниске бројеве, који ретко достижу ниво од 10 одсто, и уз доста велике варијације које се крећу у границама од 2–14 одсто. Једина година, статистички гледано, високог нивоа увоза немачких аутомобила у наведеном периоду је била 1923, када је заступљеност немачке аутомобилске индустрије на тржишту Краљевине СХС/Југославије достигла чак 26,6 одсто. Међутим, ови подаци добијају пуни смисао тек када се узму у обзир специфичне политичко-економске околности у којима се Немачка налазила. Наиме, према одредбама Версајског мировног уговора, Немачка је била принуђена да плаћа ратну одштету државама победницама, што је у великој мери вршено плаћањем у роби, природним ресурсима, па чак и

<sup>9</sup> *Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije, за године 1929, 1930. и 1931.*

<sup>10</sup> Мисли се на укупан број увезених аутомобила; 1925 – 2.302; 1937 – 2.396 возила.

интелектуалном својином. Своје право на наплату ратне штете користила је и Краљевина СХС/Југославија. Забележено је да су непосредно после рата, „па све до 1930. године“, за потребе комуналних служби Општине града Београда „сва моторна возила, различитих типова и намена, набављена као половна, из ратне репарације, и то почев од 1923/24. године“.<sup>11</sup> Иако је у конкретном случају реч првенствено о камионима, аутобусима и другим возилима специјалне намене (ватрогасна, возила хитне помоћи, камиони-прскалице за прање улица), постоји податак да је за потребе Министарства поште и телеграфа на овај начин набављено и осам путничких аутомобила марке „опел“, а сасвим је извесно да су и друга министарства на тај начин формирала свој возни парк.<sup>12</sup> Може се, дакле, са великом дозом сигурности рећи да немачки аутомобили генерално нису уживали велику популарност на тржишту Краљевине СХС/Југославије, а ту слику додатно употпуњује податак да су у периоду од 1929–1931. године чинили свега 7–8 одсто укупног возног парка у земљи, са тенденцијом постепеног пада. (Табела 2).

До великог скока у увозу немачких аутомобила дошло је у 1934. години када се тај број попео са 8,8 одсто на 21,5 одсто, док је апсолутна доминација на тржишту Краљевине СХС/Југославије остварена већ 1936, када је увоз немачких аутомобила у земљу у односу на претходну годину удвостручен, достигавши високих 60,7 одсто (Табела 1). Важно је нагласити да је ова промена у структури увоза аутомобила у потпуности остварена на штету америчких компанија, чији су аутомобили у 1936. години чинили свега 19,5 одсто укупног увоза, што је био најнижи ниво од 1923. године. С друге стране, увоз немачких аутомобила је и после 1936. године наставио да расте, да би у 1939. години достигао ниво од 62 одсто. Ови бројеви су заправо још и већи, будући да је званична статистика одвојено бележила увоз из Чешко-моравског протектората, који је од 15. марта 1939. био саставни део Немачке, тако да је у укупном збиру чак 69,8 одсто аутомобила увезених у Краљевину СХС/Југославију потицало из Немачке и њених сателитских држава. Истовремено, у 1939. години увоз аутомобила из САД је пао на свега 6,5 одсто укупног увоза, што је било ниже чак и од увоза из Чешко-моравског протектората (Табела 1)

Поставља се питање који су заправо били кључни фактори који су утицали на процес формирања возног парка Краљевине СХС/Југославије у међуратном периоду? Америчка аутомобилска индустрија је у наведеном периоду у потпуности доминирала светским тржиштем. Тај утицај се јасно осећао и у Краљевини СХС/Југославији, иако је општи ниво трговинске размене са САД био сразмерно на веома ниском нивоу. На сличан начин,

<sup>11</sup> М. Радојчић, „Аутомобил у војсци, јавним и комуналним службама“ у: *Аутомобил у Београду, 1918–1941*, (ур. Б. Прпа, Б. Петковић), Београд 2002, стр. 46.

<sup>12</sup> Исто, стр. 39.

Аустрија и Италија су, уз све варијације, у читавом међуратном периоду биле најзначајнији трговински партнери Краљевине СХС/Југославије. Тај положај на тржишту аутомобила у земљи најбоље је могла да искористи Италија, чија је аутомобилска индустрија била развијенија, што недвосмислено потврђују и статистички подаци.

Степен политичке блискости са одређеним земљама је још један фактор који се не сме изгубити из вида, али треба нагласити да се тај утицај може посматрати једино у спрези са поменутим економским факторима. Тако је висок ниво економске сарадње са Аустријом и Италијом оствариван упркос сразмерно веома лошим дипломатским и политичким односима са овим земљама, што је посебно био случај када је реч о Италији. Обрнуто, на примеру Француске се може видети да блиски политички односи не морају нужно да утичу на висок степен економске сарадње, али су развијеност француске аутомобилске индустрије, у комбинацији са њеним положајем најважнијег савезника Краљевине СХС/Југославије, свакако допринели томе да је број аутомобила увезених из Француске практично у свакој години био далеко далеко виши од нивоа међусобне трговинске размене.

Сви поменути фактори – развијеност аутомобилске индустрије у одређеној земљи, као и економски и политички односи које је Краљевина СХС/Југославија са том земљом остваривала – увек су паралелно деловали на структуру увоза аутомобила. У зависности од тога који је од ових фактора и у којој мери имао претежни утицај, мењао се и ниво увоза аутомобила из сваке поједине земље. У овако постављеној формули, чињеница да је америчка аутомобилска индустрија у потпуности доминирала светским тржиштем у читавом међуратном периоду, јасно се осећала и у Краљевини СХС/Југославији. Висок ниво економске или политичке сарадње Краљевине СХС/Југославије са другим земљама је такође оставио јасан траг на структуру возног парка у земљи, што се посебно може видети на примеру увоза аутомобила из Аустрије, Италије, делимично и Француске. Коначно, иако је Немачка била један од највећих европских и светских произвођача аутомобила, на глобалном нивоу она није ни приближно могла да угрози позиције америчке аутомобилске индустрије. Велики скок увоза немачких аутомобила у Краљевину СХС/Југославију, забележен у 1936. години, може се објаснити једино наглим јачањем утицаја преостала два фактора у том односу, политичког и економског.

### *Преломна 1936. година*

Економски и привредни опоравак Европе у периоду после Првог светског рата у највећој мери је зависио од кредита америчких банака, будући да су до тада САД постале највећи светски произвођач, кредитор и

инвеститор.<sup>13</sup> Прва велика последица слома њујоршке берзе у октобру 1929. године, чиме је отпочела Велика економска криза, била је управо нагло повлачење америчког капитала са европског и светског тржишта и повлачење свих инвестиција. Због тога је економски колапс земаља централне и југоисточне Европе, чије су економије у великој мери биле зависне од тих кредита, постао неизбежан.<sup>14</sup>

Развијене земље су на кризу углавном реаговале увођењем високих царина на увозну робу, које су до 1931. године у петнаестак европских земаља биле повећане за 64 одсто у односу на ниво из 1927. године<sup>15</sup>. Још једна од мера је било и завођење строгих мера контроле ради спречавања одлива девиза из земље, што је додатно успорило међународну трговину.<sup>16</sup> Мерама контроле платног промета и завођењу строгих девизних ограничења је у току 1931. и 1932. године прибегла и Југославија.<sup>17</sup>

За Краљевину Југославију, у којој је 1931. године чак 77,3 одсто укупне популације живело од пољопривреде,<sup>18</sup> кључни проблем у новонасталим економским приликама у свету био је пласман њене робе на међународном тржишту. Приходи од извоза жита су до 1933. године били готово преполовљени у односу на оне који су остваривани пре кризе<sup>19</sup>, док је вредност укупног југословенског извоза у време кризе пала на свега једну трећину нивоа из најуспешнијих година.<sup>20</sup> Тешку економску ситуацију додатно су компликовали обустављање исплате немачких ратних репарација<sup>21</sup> и слом аустријског Кредитаншталта (*Creditanstalt*) у 1931. години<sup>22</sup>, као и санкције које је од 1935. године Југославија према одлуци Друштва народа морала

<sup>13</sup> W. R. Keylor, *The Twentieth-Century World: An International History*, New York 2001, str. 128.

<sup>14</sup> W. R. Keylor, *The Twentieth-Century World...*, str. 129; I. T. Berend, *Ekonomska istorija Evrope u XX veku*, Beograd 2009, str. 77.

<sup>15</sup> I. T. Berend, *Ekonomska istorija Evrope...*, str. 81.

<sup>16</sup> W. R. Keylor, *The Twentieth-Century World...*, str. 131–132; I. T. Berend, *Ekonomska istorija Evrope...*, str. 79–83.

<sup>17</sup> Архив Југославије (АЈ), фонд Министарство трговине и индустрије (65), Ф. 193, а. ј. 605. Извештај о стању спољне трговине, 4. фебруар 1936.

<sup>18</sup> В. Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1978*, Beograd 1981, str. 150; упореди, Ј. Петаковић, „Компаративна анализа производње жита на Балкану од 1925. до 1939. године на основу годишњих статистичких извештаја Друштва народа“, у: *Токови историје*, 2/2010, стр. 30.

<sup>19</sup> М. Ђ. Čalić, *Socijalna istorija Srbije...*, str. 333.

<sup>20</sup> Б. Марјановић, *Осовина Београд–Берлин...*, стр. 44.

<sup>21</sup> V. Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929–1935*, Beograd 1987, str. 98. Ово је било посебно велико оптерећење за југословенску привреду пошто се од репарација увек добијало више него што су износили ануитети за дугове, тако да је увек остајало вишка средстава у буџету.

<sup>22</sup> V. S. Aleksić, *Sjedinjene Američke Države i Velika svetska ekonomska kriza, 1929–1939*, Beograd 2010, str. 167; М. Ђ. Čalić, *Socijalna istorija Srbije...*, str. 336–337.



да примени према Италији, јединој земља која је била у стању да прихвати макар део југословенских аграрних вишкова.<sup>23</sup>

Једини излаз из овакве ситуације је био у проналажењу нових тржишта и нових начина за извоз робе из земље. У анализама Министарства трговине и индустрије дошло се до закључка да „једна од најинтересантнијих земаља“ за југословенски извоз „може да буде Немачка“.<sup>24</sup> На такав корак је Југославију упућивала и ниска трговинска размена са старим политичким савезницима Француском и Енглеском, које су своје потребе за аграрном робом посебно у време светске економске кризе подмиривале увозом из својих колонија.<sup>25</sup> У контексту економске кризе, али и промењених спољнополитичких околности после доласка Хитлера на власт, ове земље су се све мање обазирале на сарадњу са Југославијом. То се посебно видело у случају Француске која је у време врхунца економске кризе у Југославији, у 1934. години, контингенте за увоз југословенске робе одредила на веома ниском нивоу, а који су представницима Министарства трговине и индустрије у Југославији деловали „чак комично“, док су истовремено француски представници одбијали „не само повећање досадашњих контингената, него чак и пристанак на нове преговоре“.<sup>26</sup>

У Немачкој је још од седамдесетих година 19. века постојало схватање да је југоисточна Европа географски близак и важан регион који је Немачкој могао да послужи као извор рудних и пољопривредних сировина и да истовремено буде значајно тржиште за производе немачке индустрије<sup>27</sup> Ова политичка доктрина у Немачкој никада није изгубила на популарности, с том разликом што после пораза у Првом светском рату, из очигледних разлога, она није могла бити реализована на бојном, већ више на економском и културном пољу. Другим речима, стављањем првенствено привредних

<sup>23</sup> М. Ristović, *Nemački novi poredak i jugoistočna Evropa...*, str. 18; Д. Лукач, „Привредна експанзија Немачке према југоистоку Европе“, у: *Balkanica*, XI, 1979, Београд 1980, стр. 172–173.

<sup>24</sup> АЈ, 65, Ф. 193, а. ј. 605. Наша трговинска политика у односу на поједине земље извоза и увоза, 12. новембар 1934. Суштина је била у томе да су југословенска и немачка привреда биле структурно компатибилне, будући да је, Југославија првенствено као извозник хране, куповала готове производе и индустријску робу, док је Немачка као земља развијене индустрије и са недовољно обрадиве земље била принуђена да увози храну и сировине.

<sup>25</sup> Д. Лукач, „Привредна експанзија Немачке...“, стр. 165.

<sup>26</sup> АЈ, 65, Ф. 193, а. ј. 605. Наша трговинска политика у односу на поједине земље извоза и увоза, 12. новембар 1934. Француска је покушавала да унапреди трговинску размену са Аустријом у жељи да спречи италијански продор на тржиште подунавских земаља, Аустрије и Мађарске. Ову чињеницу су југословенски званичници често користили у пребацивањима Француској због њеног пасивног односа према Југославији 1930-их година. Више о томе, V. Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju...*, str. 146–147.

<sup>27</sup> А. Mitrović, „Ergänzungswirtschaft. О теорији јединственог привредног подручја Трећег Рајха и југоисточне Европе (1933–1941)“, *Jugoslovenski istorijski časopis* (ЈИЧ) 3-4, 1974, стр. 6–13.

интереса у први ред, прижељкивани политички циљеви су остајали скривени од очију светске политичке јавности.<sup>28</sup> Сама немачка економија је, међутим, била у јако тешком стању, али је управо такво стање водило Немачку ка све активнијој економској сарадњи са земљама југоисточне Европе, које су у тој ситуацији за Немачку постале „нека врста спољнотрговинског ‘појаса за спасавање’“.<sup>29</sup> Доласком Хитлера на власт, ова политика је само добила нови полет. У њеним оквирима простор југоисточне Европе добио је улогу допунског простора, и то „не у односу на друге правце продирања, већ у односу на саму Немачку, која је требало да у њему нађе сировине и изворе потребне за продор у главним правцима: према Совјетском Савезу и Француској“.<sup>30</sup>

Склапањем новог трговинског уговора између Југославије и Немачке, 1. маја 1934. године, пронађено је решење које је задовољавало различите интересе обе стране. Суштина овог уговора је била у клириншком начину плаћања, у којем по дефиницији не долази до размене слободних девиза, већ до размене робе према унапред уговореној вредности, док се завршни обрачуни и плаћања врше у националној неконвертибилној валути.<sup>31</sup> Стабилност читавог механизма клириншког начина трговања почива на претпоставци уједначене размене. Уколико би та равнотежа била нарушена за дужи временски период, дошло би до читавог низа проблема, од којих је највећи био проблем наплате потраживања земље, чија би вредност извоза премашивала вредност њеног увоза. Логично би било очекивати да ова разлика представља профит, међутим у клириншком начину пословања та средства остају заробљена на иностраном рачуну, а да при том тај новац не може да се употреби за плаћања у некој трећој земљи. Тако створени „активни клириншки салдо“ фактички представља бескаматни кредит којим једна земља кредитира привреду друге.<sup>32</sup>

У таквим ситуацијама често се прибегавало очајничким мерама за намирење тог потраживања, које се једино могло постићи или повећаним увозом из земље према којој је постојало потраживање, или смањењем извоза у ту земљу, макар за одређени период док се ниво размене не би поново уравнотежио. У пракси је због тога често долазило до комичних ситуација. Тако је америчка компанија Стандард Ојл (*Standard Oil*), чији су кредити дуже време били „везани“ у Немачкој, немајући другог решења да оствари

<sup>28</sup> F. Fišer, *Savez elita*, Beograd 1985, str. 138–146.

<sup>29</sup> M. Ristović, *Nemački novi poredak i jugoistočna Evropa...*, str. 13.

<sup>30</sup> D. Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope I, 1933–1936*, Beograd 1982, str. 107.

<sup>31</sup> Детаљно о механизму клириншког плаћања у Б. Марјановић, *Осовина Београд-Берлин...*, стр. 54–57.

<sup>32</sup> Б. Марјановић, *Осовина Београд-Берлин...*, стр. 56–57; „Уговори о клирингу“, *Политика*, 31.07.1937, стр. 6.

своја потраживања била принуђена да у Америку увезе чак 40 милиона „малих хармоника“, што је значило да би уколико је ова компанија желела да продајом хармоника коначно дође до свог новца, „сваки други Американец, за љубав Стандард Ојла, требало да набави по једну хармонику“<sup>33</sup>. Овај пример добро илуструје кључни проблем клириншког начина пословања, где је позиција земље чији је клириншки салдо био негативан била је изузетно повољна, будући да је привреда те земље практично била бескалатно кредитирана, док је истовремено у мањој или већој мери могла и да диктира услове за намирење дуга.

Један од главних промотера овакве економске политике у Немачкој био је Хјалмар Шахт, гувернер Рајхсбанке и немачки министар привреде. До септембра 1935. године чак 85 одсто немачке спољне трговине је вршено путем клириншких уговора које је Немачка потписала са 25 земаља.<sup>34</sup> На тај начин је „економски *Mittleuropa* поново непоколебљиво постајала зона којом је доминирала Немачка“<sup>35</sup>, док је у перспективи немачка контрола привредног живота југоисточне Европе стварала могућности и за успостављање немачке политичке доминације на овом простору.<sup>36</sup>

Негативне последице клириншког начина пословања су се веома брзо показале и у робној размени између Југославије и Немачке, будући да је трговински салдо у корист Југославије непрестано растао, услед чега је већ у фебруару 1936. године дошло до великих проблема у платном промету и наглог опадања југословенског извоза.<sup>37</sup> Истовремено су југословенски званичници били потпуно свесни да би „велико потраживање према Немачкој могло да доведе до тога да се тамо набављају артикли који нам нису потребни или који се производе у земљи.“<sup>38</sup> Немачка страна је у смислу разрешења овог проблема упорно предлагала да Југославија успостави контролу увоза из других земаља, уз истовремено повећање увоза немачке робе, пошто је примећено да је Југославија увозила „многе производе из разних земаља“ са којима је имала пасиван трговински биланс, „мада би исте производе могла да лиферује и Немачка“<sup>39</sup>. У мноштву чланака који су поводом овог проблема објављени у југословенској штампи, решење

<sup>33</sup> „Стандард Ојл купио у Немачкој 40 милиона малих – хармоника“, *Време*, 17.06.1936, стр. 10. Вероватно је реч о усним хармоникама (прим. аут.).

<sup>34</sup> N. I. Momtchiloff, „Schachtian Mercantilism“, *The Journal of Industrial Economics*, Vol. 2, No. 3, (Aug. 1954), <http://www.jstor.org/stable/2097574>, str. 165–167.

<sup>35</sup> P. Kenedi, *Uspon i pad velikih sila...*, str. 327.

<sup>36</sup> M. Ristović, *Nemački novi poredak i jugoistočna Evropa...*, str. 14.

<sup>37</sup> „Да би се одржао извоз у Немачку истиче се потреба опште контроле нашег увоза“, *Политика*, 13.03.1936, стр. 4.

<sup>38</sup> „Како да се реализују наша потраживања у Немачкој“, *Време*, 17.03.1936, стр. 4.

<sup>39</sup> „Да би се одржао извоз у Немачку истиче се потреба опште контроле нашег увоза“..., стр. 4.

је тражено управо у складу са немачким предлозима, иако се повремено примећивало и да „треба избегавати да се наша привреда веже у сувише великом обиму за немачко тржиште“.<sup>40</sup>

Међутим, могли су се чути и гласови који су имали опомињући тон, а који су изгледа били упућени старим политичким савезницима, Енглеској и Француској. Тако је у провладином листу „Време“ наглашено и да „сваку земљу која би се бунила што фаворизујемо увоз робе из Немачке, треба упутити да и она увози нашу робу у количинама које увози Немачка, па ћемо и сваку од њих тако и на исти начин фаворизовати“, док је у истом тону речено да „супротно препоруци коју дајемо за фаворизовање увоза немачке робе, намеће нам се као дужност да сходним мерама спречавамо увоз робе из оних земаља које праве тешкоће увозу наше робе на сваком кораку!“<sup>41</sup>

Одлука да се комплетна инсталација за проширење капацитета железаре у Зеници купи у Немачкој од фирме Круп (*Krupp*), управо на име потраживања из клириншког салда, немачким партнерима је сасвим одговарала и брзо се приступило реализацији тог пројекта.<sup>42</sup> Решење југословенског Привредно-финансијског комитета министара о набавкама у Немачкој за потребе обнове инвестиционих објеката и возног парка државне железнице, којим је предвиђена инвестиција била у висини готово комплетног салда које је Југославија имала према Немачкој почетком 1936. године, било је такође усмерено у правцу решења проблема у трговинској размени између две земље.<sup>43</sup> Међутим, иако је овим мерама намирен у највећој мери постојећи активни клириншки салдо, тражило се трајније решење за избегавање истог проблема у будућности.

Нестрпљење немачке стране да се проблем коначно реши, кулминирало је у лето 1936. године када је Хјалмар Шахт предузео своје прво велико путовање по земљама југоисточне Европе, током којег је посетио Будимпешту, Београд, Атину и Софију.<sup>44</sup> Према речима америчког коментатора листа *Time*, „аутократски председник немачке Рајхсбанке“ је током овог путовања „попут метеора“ прошао кроз централне банке балканских држава, обезбедивши том приликом велике наруџбине немачке индустријске робе у тим земљама.<sup>45</sup> Иако је сам Шахт по слетању на београдски аеродром инсистирао

<sup>40</sup> „Како да се реализују наша потраживања у Немачкој“..., стр. 4.

<sup>41</sup> „Проблем трговинских односа с Немачком“, *Време*, 14.02.1936, стр. 4.

<sup>42</sup> М. Ristović, *Немачки нови поредак и југоисточна Европа...*, стр. 18–19; „180.000 тона годишње гвозђа и челика даваће нове фабрике у Зеници“, *Време*, 03.04.1936, стр. 4.

<sup>43</sup> „Привредно-финансијски комитет министара одлучио је да се у Немачкој набави железнички материјал за 400 милиона“, *Време*, 10.06.1936, стр. 1; „Контрола увоза“, *Време*, 14.06.1936, стр. 8.

<sup>44</sup> „Долазак немачког министра привреде и претседника Рајхсбанке г. др. Х. Шахта у Београд“, *Време*, 11.06.1936, стр. 6.

<sup>45</sup> „Schacht for Peace?“, *Time*, 26.06.1936.  
<http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,770205,00.html#ixzz1EUbJ6900>, (20.02.2011.)

рао на томе да је његова посета „искључиво приватног карактера“<sup>46</sup>, у изјави коју је дао београдским новинарима изнео је веома јасна упутства: „Или ће-мо ми морати мање да купујемо у Југославији, или ће Југославија морати више да купује од нас.“<sup>47</sup> Овим је заправо југословенским званичницима, који су грчевито покушавали да нађу тржиште за своје пољопривредне производе, и у време док санкције према Италији још нису биле укинуте,<sup>48</sup> јасно речено да је Немачка спремна да обустави или смањи обим трговинске размене који је имала са Југославијом уколико се не удовољи њеним захтевима.

Колико је југословенска страна озбиљно схватила ову поруку, најбоље говори податак да је већ 14. јуна 1936. године, свега два дана после ове Шахтове изјаве, донета је уредба Народне банке Краљевине Југославије којом се ограничавао увоз робе из неклириншких земаља. Том приликом одређен је и списак укупно 33 различита артикла који су се из неклириншких земаља могли увозити само уз специјално одобрење Народне банке. Према званичном саопштењу, „смисао заведене контроле“ није био у општем ограничењу увоза, „већ само у одређивању правца, по којем се може од 25. јуна 1936. године развијати“ (датум ступања уредбе на снагу, прим. аут). Тиме је увоз из земаља са којима Југославија није имала клириншке уговоре стављен под строгу контролу, и одмах је било јасно да ће таквом мером „првенствено бити погођене Енглеска, Сједињене Америчке Државе и нордијске земље“.<sup>49</sup> Иако је формално велики број земаља, укључујући и Француску, спадао у групу „клириншких“, јасно је да је ова мера првенствено била донета са циљем повећања увоза из Немачке.<sup>50</sup> Према броју царинске тарифе, али не и по важности, последње место на листи 33 артикла за чији је увоз из неклириншких земаља било потребно овлашћење Народне банке, заузеле су „аутомобили и њихови резервни делови“.<sup>51</sup>

Уношење аутомобила на листу артикала чији је слободан увоз био дозвољен само из клириншких земаља, била је мера којом се решавало неколико важних питања. Као земља која се налазила на дну листе европских земаља у развоју аутомобилизма,<sup>52</sup> Југославија је нужно морала бити заин-

<sup>46</sup> „Г. др. Х. Шахт у Београду“, *Време*, 12.06.1936, стр. 6.

<sup>47</sup> „Г. Др. Шахт завршио је јуче разговоре с претставницима Народне Банке“..., стр. 3.

<sup>48</sup> Н. Kisindžer, *Diplomatija I*, Beograd 1999, str. 255. Санкције Друштва народа према Италији су укинуте 15. јула 1936. године.

<sup>49</sup> „При контроли увоза из неклириншких земаља играће главну улогу наша девизна ситуација“, *Политика*, 14.06.1936, стр. 10.

<sup>50</sup> АЈ, 65, Ф-193, а. ј. 605. Преглед клириншких споразума, 1936. До 1936. године Краљевина Југославија је потписала разне варијанте клириншких споразума са Аустријом, Белгијом, Бугарском, Грчком, Италијом, Мађарском, Немачком, Пољском, Румунијом, Турском, Француском, Чехословачком, Швајцарском, Шпанијом и Енглеском.

<sup>51</sup> „Контрола увоза“..., стр. 6.

<sup>52</sup> „Туризам – извор благостања“, у: *Аутомотор*, бр. 3, новембар 1936, стр. 23. Мерено бројем моторних возила на 1.000 становника, у 1936. години највиши степен моторизаци

тересована за поправљање стања у тој области друштвеног и привредног живота, док је управо та неразвијеност аутомобилизма у земљи отварала простор за опште повећање увоза из Немачке. Другим речима, југословенско тржиште је од самог почетка било сувише слабо да би прихватило немачку робу која би одговарала вредности све већег југословенског извоза у ту земљу и свака могућност отварања нових тржишта за немачку робу у Југославији је била пожељна.

Не сме се изгубити из вида ни утицај војног фактора на развој моторизације, посредно и на развој аутомобилизма у Краљевини Југославији. Свест о значају моторних возила у модерним армијама је била развијена још у војсци Краљевине Србије, а међу југословенским стратезима је додатно учвршћена искуствима из Првог светског рата.<sup>53</sup> Пуковник Данило Калафатовић је још 1921. године писао о нужној потреби моторизације југословенске војске.<sup>54</sup> Војска је посебно била заинтересована за развој аутомобилске индустрије у Краљевини СХС/Југославији, која би била у стању да произведе један или само неколико устаљених типова аутомобила.<sup>55</sup> Ово је заправо била стратешка потреба војске која је грчевито покушавала да оствари унификацију модела, не само када је реч о превозним средствима, већ и о наоружању – стрелачком, артиљеријском, ваздухопловном и морнаричком.<sup>56</sup>

С друге стране, војска се може у извесној мери оптужити и да је кочила развој аутомобилске индустрије у Југославији. Током 1920-их и 1930-их година било је мноштво предлога страних аутомобилских компанија које су биле заинтересоване за изградњу фабрике у Краљевини СХС/Југославији. Међутим, као један од непремостивих проблема се показао

---

је у Европи је постигла Француска са 53 моторна возила на 1.000 становника, Енглеска 40, Данска 26, Немачка 15, Италија 9, Чехословачка 5, Румунија, Мађарска, Пољска и Грчка 2, док је у Краљевини Југославији тај број био свега 0,7 моторних возила на 1.000 становника.

<sup>53</sup> Теретни аутомобили у српској војсци су већ 1908. године уведени у редовну употребу, само седам година пошто су моторна возила први пут у историји употребљена у војним маневрима у Немачкој, док је опис употребе моторних возила у поменутим маневрима у Србији био објављен исте 1901. године у неколико наставака у часопису „Ратник“, што само потврђује тезу да је српска војска у потпуности била у току са најмодернијим достигнућима војне технике и стратегије. Више у М. Милићевић, „Аутомобил у Србији почетком 20. века“ у: *Годишњак за друштвену историју*, VI, 2/1999, стр. 145–148. О првим моторним возилима и моторизацији српске војске детаљније у Ј. Божиновић, „Моторизација српске војске“ у: *ПИНУС*, 4/1996, и Д. Денда, *Аутомобил у српској војсци 1908–1918*, Београд 2008.

<sup>54</sup> М. Бјелајац, *Војска Краљевине СХС/Југославије 1922–1935*, Београд 1994, стр. 24, 91.

<sup>55</sup> Д. Денда, „Војни фактор и изградња фабрике аутомобила у Краљевини Југославији“ у: *Токови историје*, 3/4 2008, стр. 12, 18. Војска је, наравно, првенствено била заинтересована за производњу теретних аутомобила у земљи (М. М.).

<sup>56</sup> М. Бјелајац, *Војска Краљевине СХС/Југославије*..., стр. 23–30, 91.

захтев војске да се из стратешких разлога таква индустрија изгради у унутрашњости земље уместо на јадранској обали, што је већини произвођача више одговарало. Треба нагласити и да су стране компаније по правилу захтевале од државе монопол на југословенском тржишту и гаранцију да ће држава и војска све своје потребе намиривати код њих. Поново из стратешких разлога, став врха југословенске војске је био да везивање за искључиво једног произвођача једноставно није прихватљиво.<sup>57</sup>

Абисинијска криза и све агресивнија спољнополитичка активност Немачке после доласка Хитлера на власт били су нови подстицај модернизацији у војскама европских земаља, самим тим и њиховој убрзаној моторизацији.<sup>58</sup> Користећи постојање великог активног клириншког салда, надлежни органи у Југославији су средином 1937. године одлучили да се један део војне опреме и наоружања набави из Немачке.<sup>59</sup> Према статистичким подацима, не само у војсци него на нивоу читаве државе извршена је практично потпуна унификација возног парка теретних аутомобила. У периоду 1936–1939, од укупно 3.733 теретна аутомобила увезених у земљу, чак 3.240 или 86,8 одсто је било немачког порекла!<sup>60</sup> Према анализи француског војног аташеа у Београду из 1937. године, чак и ако то није била југословенска стратегија, било је потпуно јасно да једна држава не купује оружје од потенцијалног непријатеља.<sup>61</sup>

Немачки интереси су били нешто сложенији. До 1936. године Немачка је дефинитивно остварила први део свог плана о продору на простор југоисточне Европе, који је подразумевао привредно освајање тог простора уз истовремено потискивање најважнијих конкурената, Велике Британије и Француске.<sup>62</sup> Важно је напоменути и да је крајем 1936. године Немачка

<sup>57</sup> Краљевина СХС/Југославија је имала веома слабо развијену саобраћајну мрежу, железничку, а у још већој мери и друмску, тако да је страним компанијама више одговарало да искористе могућност транспорта сировина, полуфабриката и готових производа преко мора. Више у Д. Денда, „Војни фактор и изградња фабрике аутомобила у Краљевини СХС/Југославији“..., стр. 13–17.

<sup>58</sup> Ж. Аврамовски, „Питање учешћа Југославије у војним санкцијама против Италије за време италијанске агресије на Етиопију (1935–1936) у: *Југословенски историјски часопис*, 1/1964, стр. 19, 21. Д. Денда, „Војни фактор и изградња фабрике аутомобила у Краљевини СХС/Југославији“..., стр. 19.

<sup>59</sup> Југословенска влада је француском амбасадору у Београду овај потез правдала чињеницом да је боље да се то немачко наоружање нађе у југословенској уместо у немачкој војсци. Више у Ж. Аврамовски, „Економски и политички циљеви немачког извоза наоружања у балканске земље уочи Другог светског рата“ у: *Војноисторијски гласник*, 2/1972, стр. 1973.

<sup>60</sup> Треба нагласити и да је у Краљевини Југославији у читавом периоду 1922–1935. укупан број увезених теретних аутомобила износио 3.251 возило, различитих произвођача. *Статистика спољне трговине Краљевине Југославије*, за године 1922–1939.

<sup>61</sup> Р. Jackson, *France and the Nazi Menace*, Oxford University Press 2000, стр. 227.

<sup>62</sup> Д. Лукач, „Привредна експанзија Немачке...“, стр. 171.

јавно промовисала свој нови четворогодишњи план привредног развоја који је био усмерен ка развоју пре свега ратне индустрије.<sup>63</sup> У том контексту треба разумети и жељу немачке стране да аутомобили буду један од важних артикала које би Југославија, као и друге земље југоисточне Европе увозили. Развој моторизације у нацистичкој Немачкој (*Motorisierungspolitik*) служио је као покретач целокупне привреде, будући да је развој аутомобилске индустрије имао снажан утицај на готово све друге индустријске гране. Дobar показатељ значаја који је придаван *Motorisierungspolitik* је и податак да је у 1935. години за развој моторизације издвајана готово подједнака сума новца као и за развој војне индустрије у Немачкој. У том контексту треба посматрати и податак да је производња аутомобила у Немачкој скочила са 92.160 у 1933, на чак 276.592 аутомобила у 1938. години. Једном покренуто индустријску производњу Хитлер је после могао лако да преоријентише на ратне услове и потребе.<sup>64</sup>

Подаци о наступу немачких компанија на југословенском тржишту такође дају веома интересантну слику. На првом Салону аутомобила у Београду одржаном између 5. и 15. марта 1938. године, на којем су учествовали произвођачи из САД, Немачке, Француске, Енглеске, Италије, Чехословачке, Аустрије и Белгије, возила немачких произвођача су била представљена у чак два павиљона новоизграђеног београдског сајмишта (и два приватна павиљона), док су сви остали светски произвођачи били смештени у само једном павиљону. На тај начин, овај формално *међународни* салон аутомобила био је у највећој мери *немачки*. Коначно, постоје и веома снажне индиције да су представници Пропагандног одељења немачког министарства привреде (*Werberat der Deutschen Wirtschaft*) у великој мери утицали и на саму идеју организације Салона аутомобила у Београду, избор датума одржавања, као и на распоред излагача по павиљонима.<sup>65</sup>

Круна свих немачких напора да изврши продор на југословенско тржиште, као део стратегије продора на простор Југоистока, барем када је реч о аутомобилима и пропагандној компоненти овог рада, свакако је била *Grand Prix* трка возена на уличној стази око Калемегдана 3. септембра 1939. године. Као и у случају Салона аутомобила, кључну улогу у организацији трке су имали немачки представници, док су на самој гланвој трци, поред југословенског возача Бошка Миленковића, наступили још само возачи немачких тимова. Иако је трка сасвим случајно возена на дан када је почео

<sup>63</sup> M. Ristović, *Nemački novi poredak i jugoistočna Evropa...*, str. 17.

<sup>64</sup> Overy, R. J., „Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany, 1932–8“, *The Economic History Review*, Vol 28, No. 3 (Aug, 1975), <http://www.jstor.org/stable/2593594>, str. 472; 476–477; 483.

<sup>65</sup> О међународном салону аутомобила у Београду, опшириније у: М. Миљковић, *Спољно-политички контекст развоја аутомобилизма у Београду, 1937–1939*, (мастер рад у рукопису), Филозофски факултет, Београд 2008, стр. 68–81.



Други светски рат, чињеница да су француски возачи отказали долазак у последњем тренутку, да је чак и међу немачким возачима и представницима постојала недоумица у погледу одржавања трке, као и да код југословенских представника таквих дилема није било, на симболичан начин је означила и одређеност југословенске политичке елите у предстојећем рату.<sup>66</sup>

Важно је размотрити и како су се друге земље централне и југоисточне Европе понашале у датим околностима, односно какве су стратегије примењивале у процесу поравњавања клириншког салда које су имале у трговини са Немачком. Мађарска је, као и Југославија, у периоду 1934–1938. године активни клириншки салдо користила за све веће куповине немачке робе, док је Румунија више била склона да проблем намиривања активног салда реши смањивањем обима робног промета са Немачком, односно првенствено смањивањем свог извоза.<sup>67</sup> Гледано кроз структуру возног парка у Румунији, њен нешто слободнији однос у спољнотрговинској размени са Немачком се могао јасно уочити. Потпуно супротно од југословенског искуства, од укупно 25.876 аутомобила у Румунији крајем 1939. године чак 73,5 одсто су чинили амерички аутомобили!<sup>68</sup>

Занимљив поглед на проблем ограничења увоза аутомобила из неклириншких земаља (пored остале робе са списка), даје и званична комуникација између југословенске и америчке дипломатије. Интервенишући код југословенске амбасаде у Вашингтону, амерички представници су нагласили да „из доктринарних разлога“ не могу да дозволе „да буду горе третирани од ма кога“, док су истом приликом захтевали да се увоз америчких аутомобила (у конкретном случају мисли се и на путничке аутомобиле и на камионе, прим. аут.) одржи на квоти из 1935. године која је износила високих 46 одсто укупне вредности увезених аутомобила у Краљевину Југославију. Координациони Одбор при Министарству иностраних послова Краљевине Југославије је прихватајући неке америчке захтеве категорички одбио да прихвати и захтеване квоте за увоз аутомобила, „јер би то иначе отежало наш положај према трећим земљама“.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> О београдској *Grand Prix* трци опширније у: М. Миљковић, „*Grand Prix* Београда – спољнopolитички контекст великих аутомобилских трка“ у: *Годишњак за друштвену историју*, XVIII, 1/2011, стр. 7–29.

<sup>67</sup> L. Neal, „The Economics and Finance of Bilateral Clearing Agreements: Germany, 1934–8“, *The Economic History Review*, New Series, Vol. 32, No. 3 (Aug, 1979), <http://www.jstor.org/stable/2595705>, стр. 400–404.

<sup>68</sup> „Romanian Automotive Premiers“, <http://autoturism.rdslink.ro/>, (19.02.2011). Ипак треба нагласити да је у Румунији постојала једна „Фордова“ фабрика, где су по лиценци аутомобили склапани.

<sup>69</sup> АЈ, 65, Ф-194, а. ј. 609. Извештај са седнице Координационог одбора при Министарству иностраних послове Краљевине Југославије, 26. јануар 1938. године.

Другим речима, доношењем мера којима је стимулисан увоз немачке робе Југославија је директно, вероватно несвесна тога, помагала Немачкој у њеним ратним припремама, док је у ширем смислу, стављањем своје економије и привреде, па чак и војске, у позицију све веће зависности у односу на Немачку, у истој мери губила и своју политичку самосталност. Истовремено је увоз аутомобила у Југославију овим мерама везан за немачку аутомобилску индустрију свакако за дужи временски период, будући да су у јавности већ у другој половини 1936. године изношене процене да ће Југославија и друге балканске земље „још најмање две године“ ради наплате својих потраживања бити „приморане да много купују у Рајху“<sup>70</sup>. Тиме су аутомобили, уз друге артикле са листе Народне банке, за југословенску владу на првом месту постали обично средство за „поткусуривање“, док су за немачку страну служили као једно од „оружја“ у економском и политичком продору на простор Краљевине Југославије и југоисточне Европе.

## Summary

MA Marko Miljković

### By Car to the South-East – the Automobile as the Means of German Penetration into the Kingdom of Yugoslavia

**Key words:** *Motoring, Yugoslav-German relations, clearing, Ordinance on limitation of imports, Hjalmar Schacht*

The use of clearing by Germany as means of economic and political penetration into South-East Europe, coupled with passivity of Yugoslavia's traditional allies in political and economic relations with the Kingdom of Yugoslavia, created a set of circumstances that forced the Yugoslav government and its institutions to start drawing a large portion of their imports from Germany already by mid-1936. Thus cars found themselves on the National Bank of Yugoslavia's list of articles to be preferably bought from Germany.

Regarding the development of motoring in the Kingdom of Yugoslavia, the direct consequence of such policy of the Yugoslav governments was a sudden and big change in the make-up of car imports and the car pool in the country. American cars that had been considered the most popular at the market of the Kingdom of Yugoslavia, where one out of two cars on the roads came from the

---

70 „Политиком пасивног трговинског биланса уз дејство клиринга Немачка је за две године скоро удвостручила свој извоз у Балканске земље“, *Политика*, 14.09.1936, стр. 2.

USA throughout the interwar period, were completely ousted by German car companies that preserved that position until the beginning of WWII. By these measures the development of motoring was tied to the German car industry for a longer period of time. Seen in a broader perspective, bringing thus its economy and to a certain extent its military in dependence of Germany, Yugoslavia was losing, to an equal measure, its political independence in relation to that country.